

prof. dr hab. Elżbieta Załoga, prof. zw.
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Uniwersytetu Szczecińskiego



RECENZJA

pracy doktorskiej Pana mgr Michała Tuszyńskiego pt. „*Wpływ dostępności transportowej na rozwój gminy na przykładzie Gdyni w latach 2003-2013*”, napisanej w Katedrze Polityki Transportowej Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego w Sopocie, pod kierunkiem prof. zw. dr hab. Włodzimierza Rydzkowskiego.

I. Ogólna bibliograficzna charakterystyka pracy

1. Praca ogółem obejmuje 296 stron, w tym 260 stron tekstu właściwego. Pozostałą część wypełniają zestawienia bibliografii, rysunków i tabel. Załączone spisy obejmują 34 rysunków oraz 94 tabele, w większości we własnym opracowaniu.
2. Praca składa się z pięciu merytorycznie powiązanych rozdziałów (s. 8-256), wstępu oraz zakończenia. Zestawienie bibliograficzne obejmuje łącznie 334 pozycje opublikowanych (w tym: 24 anglojęzycznych) oraz 20 pozycji innych źródeł (głównie aktów prawnych). W zbiorze tym znajduje się 6 publikacji Autora dysertacji. Netografia obejmuje 61 adresów stron internetowych.

II. Ocena wyboru problematyki badawczej oraz uzasadnienia wyboru tematu

Podjęta przez Autora problematyka jest ważna i aktualna oraz warta naukowej analizy ze względu na rosnące znaczenie dostępności transportowej jako czynnika wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstw, państw i regionów, spójności przestrzennej oraz jakości życia społecznego. Przedmiot badań wpisuje się w nowy paradygmat planowania rozwoju transportu oparty na dostępności. Pozwala on rozważać opcje rozwoju transportu integrujące sieci, środki i gałęzie transportu, unifikujące systemy taryfowe, technologiczne, informacyjne i inne.

Podejmując badania nad wpływem dostępności transportowej na rozwój regionu Autor włączył się w dyskusję na temat sposobu pomiaru tego wpływu, przez co wniósł wkład do rozwoju metod badania tego zagadnienia. Zasoby istniejącej wiedzy, o której traktuje

rozprawa, są bowiem jeszcze niewystarczające w stosunku do znaczenia i złożoności tematu. Dotąd mało rozpoznane w polskiej literaturze przedmiotu jest zagadnienie siły wpływu wzrastającej dostępności transportowej na poszczególnej obszarach tworzące triadę zrównoważonego rozwoju, to jest gospodarkę, społeczeństwo i środowisko. Stało się ono wyzwaniem dla Autora tej pracy, który uzasadniając wybór tematu dysertacji wskazuje (s. 5), że „oryginalność tematu polega na autorskim przedstawieniu współzależności między działalnością inwestycyjną gminy Gdyni zwiększającą jej dostępność transportową a wybranymi wskaźnikami społeczno-gospodarczymi obrazującymi zmiany rozwojowe w gminie ...”.

Złożoność podjętej w dysertacji problematyki badawczej, w kontekście istniejącego dorobku teoretycznego oraz przyjętych założeń badawczych wymagała od jej Autora nie tylko znajomości tego dorobku ale także dużej wiedzy o mechanizmach rządzących gospodarką gminną, zwłaszcza finansową.

III. Ocena hipotezy i celów badawczych pracy

Podstawowe założenie dysertacji ujęto w poprawnie sformułowanej hipotezie głównej przyjmującej, że „*Poprawa dostępności transportowej Gdyni stanowi istotny czynnik warunkujący jej rozwój społeczno-gospodarczy*”. Hipoteza jasno określa o badanie jakiego rozwoju w pracy chodzi, gdyż z tytułu pracy to nie wynika. W celu wzmocnienia hipotezy głównej Autor przyjął trzy hipotezy pomocnicze. Generalnie są one sformułowane poprawnie (uwaga do redakcji ostatniego członu trzeciej hipotezy pomocniczej). Hipotezy pomocnicze dobrze porządkują proces badawczy oraz sprzyjają prawidłowemu doborowi narzędzi badawczych. Autor sformułował pięć celów pracy, nie wyróżniając celu głównego, przez co nadał im jednakową ważność. Tak jednak nie jest. Cel sformułowany jako pierwszy (1) powinien stanowić cel główny pracy gdyż odnosi się wprost do hipotezy głównej pracy „*Ocena wpływu dostępności transportowej na rozwój społeczno-gospodarczy Gdyni w latach 2003-2013*”, pozostałe cele (2-5) wspierają jedynie ten cel (określony przeze mnie jako główny) i służą weryfikacji hipotez pomocniczych. Ogólnie cele zostały sformułowane poprawnie i są osadzone w teorii ekonomii.

IV. Ocena zakresu pracy, źródeł informacji i metod badawczych

Podjęte w dysertacji badania dotyczą bardzo złożonego zagadnienia dostępności transportowej, kształtowanej przez wiele determinant zróżnicowanych przedmiotowo i przestrzennie oraz decydujących w różnym stopniu o jej poziomie w układzie regionalnym.

Przedmiotem pracy jest badanie wpływu dostępności transportowej na rozwój społeczno-gospodarczy jednej gminy – Gdyni, stąd praca ma charakter studium przypadku. Autor wprost nie uzasadnia dlaczego wybrał jako zakres czasowy badań lata 2003-2013, wskazuje jedynie, że w badaniach chodzi o pokazanie zmian w rozwoju Gdyni po akcesji Polski do UE.

W celu osiągnięcia założeń badawczych Autor posłużył się ogólnymi metodami badawczymi właściwymi dla tego typu prac naukowych, a także wykorzystał narzędzia analizy statystycznej do badania współzależności cech rozwoju społeczno-gospodarczego oraz dostępności transportowej (rozdział 5).

Proces badawczy oparto na zgromadzonych przez Autora danych wtórnych, które w efekcie zapewniły pracy wystarczające podstawy faktograficzne i stały się źródłem danych dla analizy regresji i korelacji. Wsparciem dla procesu badawczego była, dająca się zauważyć, duża wiedza praktyczna Autora w przedmiocie badań.

Warsztat naukowy doktoranta ogólnie oceniam pozytywnie. Pewien niedosyt wywołuje brak ogólnego zakończenia poszczególnych rozdziałów i podrozdziałów.

V. Ocena struktury, zawartości merytorycznej oraz rezultatów rozprawy

Strukturę pracy podporządkowano przyjętym założeniom badawczym. Pod względem metodycznym i poznawczym jest ona poprawna (z zastrzeżeniem do przyjętego sposobu numeracji podrozdziałów). Objętość poszczególnych rozdziałów jest zbliżona do siebie, co potwierdza dbałość Doktoranta o właściwą strukturę objętościową pracy. Tytuły rozdziałów właściwie oddają ich treść i są poprawnie zredagowane, z wyjątkiem tytułu rozdziału drugiego w zakresie określenia „komunalna gospodarka finansowa” (poprawniej byłoby gminna gospodarka finansowa lub finansowanie gospodarki komunalnej gminy) oraz drugiego podrozdziału w rozdziale czwartym (*Inwestycje infrastrukturalne Gdyni w transport w latach 2003-2013*).

Przechodząc do szczegółowej oceny treści i zawartości rozprawy uznaję, że jest ona w pełni zgodna z tytułem pracy. W dysertacji wyróżnić można dwie zasadnicze części: pierwszą- teoretyczno-poznawczą (rozdziały 1 i 2), opartą na analizie literatury przedmiotu oraz drugą (rozdział 3-5), koncentrującą się na empirycznej weryfikacji założeń badawczych dysertacji.

Rozdział pierwszy pt. „*Dostępność transportowa a rozwój gminy*” (s. 8-52) ma charakter teoretycznego wprowadzenia do przedmiotu dysertacji. Znajduje się tutaj wykładnia podstawowych pojęć z zakresu potrzeb transportowych, polityki transportowej gminy, infrastruktury transportu oraz dostępności transportowej. Zauważa się dobrą znajomość przez

Doktoranta teorii ekonomiki transportu oraz problematyki gospodarki gminy, stąd pozytywnie oceniam Jego skłonność do proponowania własnych definicji (np. system transportowy gminy –s. 44, dostępność transportowa gminy–s. 44), systematyki determinant dostępności transportowej gminy (tabela 11, s. 45-46), ujęć modelowych (model dostępności transportowej gminy – rys. 3, s. 47), formułowania ocen (np. dotyczących planu transportowego gminy – s. 26-27, efektów rozwoju infrastruktury transportu – s. 32), podpowiedzi w zakresie czynników ważnych dla zagospodarowania transportowego i przestrzennego gminy (s. 48, 41) czy też dokonywanie podsumowań dorobku innych autorów (tabela 8, s. 38). Nie ustrzegł się jednakże Doktorant pewnych potknięć interpretacyjnych w zakresie słownictwa ekonomicznego np. w stwierdzeniu „dostępność tworzy także rynek usług transportowych w gminie” (s. 12), czy też polemicznej wykładni produktu logistycznego gminy („... *optymalnie rozwinięty system transportowy, umożliwiający swobodne, szybkie i ekonomicznie uzasadnione przemieszczanie się ludzi i zasobów w obrębie gminy*”, s. 19).

Rozdział drugi pt. „*Znaczenie komunalnej gospodarki finansowej w tworzeniu warunków rozwoju gminy*”(s. 53-93) ma zasadnicze znaczenie dla dysertacji w kontekście uwarunkowań rozwoju dostępności transportowej gminy. Doktorant z dużym znanstwem przedstawia regulacje prawne oraz inne determinanty gospodarki komunalnej, eksponując treści dotyczące polityki finansowej. Szczególny walor poznawczy mają rozważania podrozdziału trzeciego dotyczące gminnych inwestycji infrastrukturalnych. Znajduje się w tym rozdziale wiele trafnych ocen, ale napotkano także przykłady uproszczeń i stwierdzeń polemicznych, np. na rysunku 6 (s. 86) wśród cech inwestycji infrastrukturalnych gminy wymieniono m.in. „*brak opłacalności*”. Autor nie wskazał kontekstu takiej oceny. Wydaje się on pożądanym wobec innych stwierdzeń, m.in. „...*podejmując decyzję inwestycyjną, gmina (przyp. rec.) ma na uwadze efektywność alokowanych środków publicznych*” (s. 90) oraz „*Istnieje jednak sprzeczność w korelacji dostępności do dóbr i usług publicznych a ich efektywnością. Poprawa dostępności obniża efektywność inwestycji i odwrotnie*”. Proszę o szersze ustosunkowanie się do tych poglądów podczas publicznej obrony.

Rozdział trzeci pt. „*Potencjał społeczno-gospodarczy Gdyni*” (s. 94-158) ma charakter analityczny i zbudowany jest na solidnych empirycznych podstawach, jakkolwiek pochodzących ze źródeł wtórnych. Autor dokonał pogłębionej analizy potencjału badanej gminy w następujących czterech obszarach: gospodarka, ludność, transport i dostępność transportowa oraz środowisko naturalne i gospodarka przestrzenna. Zakres czasowy

prezentowanych danych (z kilkoma wyjątkami) obejmuje okres określony w tytule pracy, to jest lata 2003 – 2013. Doktorant przedstawił dynamikę zmian jakie zaszły tych obszarach z tytułu integracji Polski z Unią Europejską, przez co zrealizował drugi z przyjętych celów dysertacji.

Rozdział czwarty pt. „*Gminne inwestycje transportowe w Gdyni w latach 2003-2013*” (s. 159-212) realizuje trzeci, czwarty i piąty cel pracy. Znajduje się w tym rozdziale wiele słusznych, oryginalnych ocen Autora, wyczerpująca prezentacja źródeł finansowania inwestycji transportowych w Gdyni oraz ocena ich wykorzystania. Efekty projektów zostały przedstawione w trzech przekrojach- wskaźników: produktu, rezultatu oraz oddziaływania. Materiał analityczny jest obszerny albowiem w okresie od członkostwa Polski w UE (latach 2004-2012) zrealizowano w Gdyni 22 projekty transportowe, o wartości 829,7 mln PLN, w 66,5% współfinansowane ze środków UE. Autor szczegółowo przedstawił uzasadnienie, zakres i efekty (gospodarcze, społeczne, środowiskowe) następujących pięciu inwestycji: III etap Trasy Kwiatkowskiego, Ulica Janka Wiśniewskiego, Droga Różowa, przebudowa Węzła Św. Maksymiliana oraz Ulica Chwarznieńska. Oddzielny podrozdział poświęcił publicznemu transportowi zbiorowemu przedstawiając efekty zrealizowanych z udziałem środków UE projektów: Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni oraz Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta.

Najwyższy wkład metodyczny znajduje się w rozdziale piątym pt. „*Ocena wpływu dostępności transportowej na rozwój Gdyni*” (s. 213-256). Ma on zasadnicze znaczenie dla weryfikacji hipotezy głównej oraz osiągnięcia celu pierwszego dysertacji. W kontekście przedmiotu oceny, zbyt rozbudowany jest pierwszy podrozdział prezentujący ogólne wskaźniki rozwoju społeczno – gospodarczego kraju, których Autor nie wykorzystuje w analizie empirycznej, jakkolwiek warto zauważyć wiele zawartych w tej części pracy cennych konstatacji odnośnie do ograniczeń pomiaru rozwoju społeczno-gospodarczego gminy. Wskaźniki cząstkowe tworzące lokalny wskaźnik rozwoju społecznego (LHDI) zostały w pewnym zakresie zauważone w autorskiej koncepcji doboru zmiennych objaśniających. Wykorzystując dostępne bazy danych GUS, Związku Miast Polskich oraz Urzędu Miasta Gdyni, Autor obliczył wskaźniki rozwoju społeczno-gospodarczego Gdyni przyporządkowane do pięciu wyróżnionych obszarów („kategorii”): transport i mobilność, gospodarka (powinno być gospodarka komunalna), przedsiębiorczość, ludność oraz środowisko, analizując łącznie 64 wskaźniki (tabele 72-76). Dobór wskaźników do poszczególnych „kategorii” jest bardzo ważny bowiem one rzutują na wyniki analizy z wykorzystaniem metod ilościowych przedstawione w dalszej części pracy. W kontekście

badanych zależności (wpływ dostępności transportowej na rozwój społeczno-gospodarczy gminy) kilka wyróżnionych przez Autora wskaźników wydaje się mało istotnych, np. organizacje pozarządowe na 1000 mieszkańców, liczba lekarzy na 10 tys. ludności, zużycie wody w gospodarstwach domowych czy wskaźniki dotyczące ścieków. Mimo powyższych uwag, cenię twórcze podejście Autora dysertacji do analizy problemu, który nie ma wzorca w postaci standardu. Zauważam także, że Autor nie podchodzi bezkrytycznie do uzyskanych wyników badań.

Podsumowując ocenę poszczególnych rozdziałów stwierdzam, że praca odznacza się dobrym poziomem merytorycznym i oryginalnością ujęć przedmiotu badań, oraz potwierdza zdolność jej Autora do formułowania własnych sądów.

VI. Uwagi szczegółowe

W redakcji pracy zauważono potknięcia stylistyczne i pojęciowe, które dla porządku przedstawiam poniżej:

- s. 19, tabela 2 – niepoprawne sformułowanie: „usługobiorcy towarów i usług”;
- s. 27, przypis 61, także przypis 194, zamiast definicja legalna, powinno być definicja prawna;
- s. 39, niewłaściwe określenie „różnicowanie podaży celów podróży”;
- s. 47, rys. 3 – wśród środków transportu wymienia się publiczny transport zbiorowy;
- s.55, tytuł tabeli 12 nie koresponduje z jej treścią;
- s. 92 – uwarunkowania subiektywne i obiektywne przedstawiono na odwrót;
- s. 135, tabela 48, w tytule tabeli zamiast 2012 powinno być 2013;
- s. 206, tabela 67 -brak wskaźników oddziaływania, także w tabeli 69, s. 211;
- s. 210 – błąd w zapisie wartości ENPV (jednostką nie jest tysiąc);
- s. 228, tabela 72, błędne określenie poz. 9- Liczba środków transportu publicznego osobowych/1 tys. mieszkańców (to się powtarza w innych fragmentach pracy);
- s. 229, tabela 75, poz. 14, 15 –poprawne określenie; wskaźnik skolaryzacji;
- s. 230, zamiast zmiennej endogennej - zmienna endogeniczna;
- s. 230, zamiast „w prognozowaniu wartości zmiennych” powinno być w estymacji, szacowaniu wartości zmiennych;
- s. 230, poprawnie pełna nazwa metody brzmi: metoda wzorca rozwoju; ponadto mowa jest o unitaryzacji zerowej;
- s. 232 w podpunkcie b brakuje przy zmiennej z_j^s dolnego indeksu „i”; podobnie dla z_j^d ; podobne uchybienia przy zapisie średniej arytmetycznej, odchylenia standardowego i współczynnika zmienności (s. 233), wskaźnika asymetrii oraz kurtozy (s. 234);

s. 243 zamiast predykatory, powinno być regresaty;

s. 244, w tabeli 85 nie podano wartości w jedynastym wierszu; podobnie w tabeli 89 (s. 247) – wiersz czwarty.

Ponadto w spisie rysunków i tabel nie podano stron.

VII. Konkluzja

Reasumując, pragnę stwierdzić, że opiniowana rozprawa doktorska mgr Michała Tuszyńskiego jest oryginalnym rozwiązaniem zaprezentowanego w niej zagadnienia naukowego z zakresu dyscypliny naukowej ekonomia. Wybór tematu jest właściwy z uwagi na jego istotność dla postępu badań nad dostępnością transportową. Praca posiada cenne walory naukowe i poznawcze. Zakres analizy oraz oryginalność ocen przesądzą o wkładzie Autora w rozwój ekonomiki transportu oraz polityki gospodarczej.

Autor wykazał się znajomością wiedzy teoretycznej w badanej dziedzinie oraz umiejętnością samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Cele badawcze pracy zostały osiągnięte, a jej treść potwierdza słuszność przyjętych założeń.

Stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgra Michała Tuszyńskiego spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. Nr 65, poz. 595, z późn. zm.) i wnoszę do Rady Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.

Szczecin, 17 grudnia 2016 r.

